ENR 1.10 PLÁNOVÁNÍ LETŮ

POSTUPY PRO PŘEDLOŽENÍ LETOVÉHO PLÁNU

Dodržování pravidel využití a dostupnosti vzdušného prostoru

Nesmí být předložen žádný letový plán přes vzdušný prostor FIR Praha odchylující se od státních omezení definovaných v Route Availability Document (RAD). Tento společný evropský referenční dokument obsahuje všechna pravidla využití a dostupnosti vzdušného prostoru pro FIR Praha a jakékoli odkazy na ně musí být provedeny prostřednictvím https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html.

1.10.1 POSTUPY PRO PŘEDLOŽENÍ LETOVÉHO PLÁNU NA LET PODLE PRAVIDEL VFR

1.10.1.1 Letový plán musí být předložen výhradně prostřednictvím ohlašoven letových provozních služeb (ARO). Podání letového plánu pro let VFR na nebo z vojenského letiště pro státní letadla České republiky (celní a policejní) lze provádět i podle zásad stanovených pro vojenské lety. Letový plán na lety VFR musí být předložen na všechny lety s výjimkou:

1.10.1.1.1 Vnitrostátních letů a letů v Schengenském prostoru konaných v prostoru třídy “G” a “E”, pro které pilot nepožaduje, aby mu byla poskytována pohotovostní služba.

1.10.1.1.2 Vnitrostátních letů a letů v Schengenském prostoru konaných v prostoru třídy “G” a “E” do nebo z CTR/TMA třídy D.

Poznámka: AIP ČR neudává, zda-li musí nebo nemusí být ve vzdušném prostoru sousedního státu podán FPL. Velitel letadla mezinárodního letu si musí ověřit povinnost podání FPL v AIP příslušného státu.

1.10.1.1.3 Vnitrostátních letů vrtulníků Policie ČR do TMA třídy C, které povolí příslušné stanoviště ATS.

1.10.1.1.4 Letištního provozu na letištích, která se nacházejí v CTR nebo pod TMA, až do hladin, které povolí příslušné stanoviště ATS.

1.10.1.1.5 Letů letadel ve službách policejních s přeletem státní hranice prováděných v souladu s příslušnými dvoustrannými mezistátními smlouvami.

1.10.1.1.6 Vnitrostátních letů Policie ČR, SAR a letecké záchranné služby na nebo z vojenských letišť (letiště LKCV, LKKB, LKNA a LKPD).

1.10.1.1.7 Mezinárodních letů VFR, jiných než uvedených v 1.10.1.1.1, kdy tak stanoví příslušná dohoda.

1.10.1.1.8 Letů pro provádění výsadkové činnosti v prostoru třídy C za předpokladu, že bude použito stejného letiště pro vzlet, přistání i výsadkovou činnost.

1.10.1.2 S výjimkou letů podle ustanovení ENR 1.10.1.1.6 výše, musí civilní provozovatelé předložit letový plán na každý let VFR na nebo z vojenského letiště (letiště LKCV, LKKB, LKNA a LKPD).

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

PROCEDURES FOR THE SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN

Adherence to Airspace Utilization Rules and Availability

No flight plans shall be filed via the airspace of FIR Praha deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for FIR Praha and any reference to them shall be made via https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html.

1.10.1 VFR FLIGHT PLAN SUBMISSION

1.10.1.1 FPL shall be submitted by means of air traffic services reporting offices (ARO) exclusively. VFR flight plan for state aircraft of the Czech Republic (police and customs) for a flight to/from military airport may be submitted in accordance with the principles defined for military flights. VFR flight plans shall be submitted for all flights except for:

1.10.1.1.1 Domestic flights and flights within Schengen area, conducted in the airspace of “G” and “E” class, for which no alerting service is required by pilot.

1.10.1.1.2 Domestic flights and flights within Schengen area, conducted in the airspace of “G” and “E” class, to or from CTR/TMA of D class.

Note: The AIP of the Czech Republic does not determine if the FPL in the adjacent states shall be submitted or not. A pilot-in-command, when performing international flight, shall consult AIP of the appropriate state.

1.10.1.1.3 Domestic flights of helicopters of Police of the CR to TMA of C class which are cleared by an appropriate ATS unit.

1.10.1.1.4 Aerodrome traffic on aerodromes which are situated in CTR or below TMA, up to altitudes which will be cleared by the appropriate ATS unit.

1.10.1.1.5 Flights of aircraft on police duty crossing state boundary conducted under relevant bilateral agreements concluded between states.

1.10.1.1.6 Domestic flights of Police of the CR, SAR and aeronautical rescue service to or from the military airport (LKCV, LKKB, LKNA, and LKPD).

1.10.1.1.7 International VFR flights other than those reffered to in 1.10.1.1.1, when so determined by the relevant agreement.

1.10.1.1.8 Flights for parachute jumps in Class C airspace provided that the same airfield will be used for departure, landing and parachute jumpings.

1.10.1.2 With the exception of flights according to ENR 1.10.1.1.6 above, the civil operators shall submit FPL for each VFR flight to or from military airport (LKCV, LKKB, LKNA and LKPD).

1.10.1.3 Omezení výcvikových letů VFR

1.10.1.3.1 Výcvikové lety letadel VFR na řízených letištích a v blízkosti letišť mohou být z důvodu vyšší hustoty provozu omezeny. Doporučuje se, aby velitel letadla nebo provozovatel letadla před plánováním této činnosti dohodnul podrobnosti s příslušným stanovištěm ATC buď přímo nebo prostřednictvím ARO.

1.10.2 POSTUPY PRO PŘEDLOŽENÍ LETOVÝCH PLÁNŮ PODLE PRAVIDEL IFR A KOMBINOVANÉ VFR/IFR, IFR/VFR LETY

1.10.2.1 Předložení letového plánu a dialog se systémem IFPS

Všichni dopravci operující ve vzdušném prostoru České republiky, do něj a z něho mají právo komunikovat přímo se subsystémy NMOC bez prostřednictví ohlašoven letových provozních služeb (ARO). Těmito subsystémy jsou Initial Integrated Flight Plan Processing System - IFPS a ETFMS/ CASA.

Při samostatné komunikaci s NMOC jsou provozovatelé povinni se řídit postupy publikovanými v “Network Operations Handbook”.

1.10.2.1.1 Způsoby předložení letového plánu

1.10.2.1.1.1 Osobní předložení letového plánu ohlašovně letových provozních služeb

Formulář letového plánu bude předkladateli potvrzen po příjmu zprávy “ACK” od systému IFPS a předán spolu s kopií této zprávy. V případě, že IFPS provedlo úpravy přijatého FPL, obsahuje zpráva “ACK” kopii celého letového plánu, včetně provedených úprav (pole “-MSGTXT”). Tato forma letového plánu bude k dispozici službám řízení na trati.

1.10.2.1.1.2 Telefonické předložení letového plánu

Při telefonickém předložení letového plánu je předkladatel povinen si před zahájením letu ověřit, zda letový plán byl akceptován, popřípadě zda byla obdržena časová mezera pro vzlet.

1.10.2.1.1.3 Předložení letového plánu prostřednictvím sítí AFTN nebo SITA

Letový plán může být předložen prostřednictvím sítě AFTN na následující adresy:

ARO Praha/Ruzyně	LKPRZPZX
ARO Ostrava/Mošnov	LKMTZPZX
ARO Pardubice	LKPDZPZX

Prostřednictvím sítě SITA - adresa bude publikována dodatečně

1) Při předložení letového plánu prostřednictvím sítí AFTN nebo SITA je předkladatel povinen uvádět letový plán v plném rozsahu včetně pole 19.

1.10.1.3 Restriction on training VFR flights

1.10.1.3.1 Training VFR flights at controlled aerodromes or in the vicinity of aerodromes may be restricted due to higher density of traffic.It is recommended that the pilot-in-command or an aircraft operator coordinates details of such activity with relevant ATC unit before planning, either directly or through ARO.

1.10.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHT PLANS AND COMBINED VFR/IFR, IFR/VFR FLIGHT PLANS SUBMISSION

1.10.2.1 Flight plan submission and dialogue with IFPS

All aircraft operators (A.O.) operating inside the airspace of the Czech Republic, out of it and into it have a right to communicate with the subsystems of NMOC without the intermediary of AROs. The subsystems of NMOC are Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) and ETFMS/CASA, Computer Assisted Slot Allocation.

All procedures applied in direct communication between an Aircraft Operator and NMOC must be in compliance with “Network Operations Handbook”.

1.10.2.1.1 Means of submission

1.10.2.1.1.1 Flight plan personally submitted at ARO

Flight plan form will be confirmed to the submitter after the reception of “Acknowledge Message - ACK” from IFPS. A copy of “ACK” will be handed over to the submitter together with the flight plan form. If any changes have been made in the flight plan by IFPS, the “ACK” message comprises the copy of the whole flight plan including the changes made by IFPS (the “-MSGTXT” field). This is the flight plan message that will be distributed to the ATS centres en-route.

1.10.2.1.1.2 The flight plan submitted by means of telephone

The submitter shall check the status acceptance or rejection of the flight plan before the departure. He/She shall check the reception of a time slot as well.

1.10.2.1.1.3 Flight plan submission by means of AFTN or SITA network

Flight plan can be submitted by means of AFTN to the following addresses:

ARO Praha/Ruzyně	LKPRZPZX
ARO Ostrava/Mošnov	LKMTZPZX
ARO Pardubice	LKPDZPZX

SITA address - to be defined

1) If a flight plan is submitted by means of AFTN or SITA the operator shall file the flight plan including the field 19. Syntax in accordance with Doc 4444.

2) Při předložení letového plánu prostřednictvím sítí AFTN/SITA budou následné IFPS Reply Messages (ACK-MAN-REJ) redistribuovány na adresu odesílatele letového plánu k němuž se vztahují.
3) Pokud provozovatel požaduje redistribuci zpráv (ACK-MAN-REJ) na jinou nebo další adresu než je adresa odesílatele letového plánu oznámí tento fakt:

   Řízení letového provozu České Republiky, s.p.
   Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb
   Navigační 787
   252 61 Jeneč
   ☎ 220 372 019, 🖷 220 372 006

4) Předkládání vyplněného formuláře letového plánu prostřednictvím faxu je přípustné pouze za podmínky následovného telefonického ověření příjmu, čitelnosti a věcné správnosti faxové kopie letového plánu. Příslušná ohlašovna letových provozních služeb provede jeho další distribuci až po telefonickém ověření.

1.10.2.1.1.4 Předložení letového plánu prostřednictvím webové aplikace IBS

IBS (Integrovaný Flight Briefing System) je webová aplikace, která poskytuje uživatelům služby pro podání letového plánu a předletovou přípravu.

1.10.2.1.1.5 Letový plán podaný za letu (AFIL)

1) Stanoviště ATS organizace ŘLP ČR, s.p. přijímají letové plány za letu pouze výjimečně za následujících okolností:
   a) je-li požadována změna tratě nebo letiště určení;
   b) zamýšlí-li velitel letadla letícího podle pravidel letu za viditelnosti (VFR), z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek pokračovat podle pravidel letu podle přístrojů (IFR).
2) Letový plán podaný za letu může být přijat jen na let na letiště prvního zamýšleného přistání.

1.10.2.1.2 Čas předložení letového plánu

1.10.2.1.2.1 Letový plán předkládaný na let IFR nebo na let kombinovaný musí být předložen nejpozději v čase EOBT minus 3 hodiny. Při předložení později než v tomto čase se předkladatel vystavuje nebezpečí většího zdržení, než v případě včasného předložení.

1.10.2.1.2.2 Letový plán pro let IFR, nebo kombinovaný let IFR/VFR, VFR/IFR nesmí být předložen dříve než 120 hodin (5 dní) před EOBT uvedeném v letovém plánu.

1.10.2.1.3 Adresování letového plánu

1.10.2.1.3.1 Let v prostoru IFPS Zone

Letový plán pro let plně uvnitř “IFPS Zone” podle “Network Operations Handbook” bude adresován pouze oběma pracovištím IFPS.

IFPU 1 (Brusel) EUCHZMFP
IFPU 2 (Bretigny) EUCBZMFP

2) If a flight plan is submitted by means of AFTN or SITA the following “IFPS-Operational Reply Messages (ACK, MAN, REJ)” will be re-distributed to the address of the flight plan originator.
3) If this re-distribution is requested to an address different from the originators address or, if the distribution is requested to an additional address, the operator will announce the details to:

   Air Navigation Services of the Czech Republic
   Air Navigation Services Planning and Development Division
   Navigační 787
   252 61 Jeneč
   ☎ +420 220 372 019, 🖷 +420 220 372 006

4) The submission of the filled FPL form by means of the telefax is available provided that the reception, readability and the contents correctness is subsequently checked by means of the telephone. The Aeronautical Reporting Office in question will not distribute the flight plan further before this check.

1.10.2.1.1.4 The submission of FPL via web application IBS

IBS (Integrated Flight Briefing System) is web application which provides to users services for filing FPL and pre-flight briefing.

1.10.2.1.1.5 Flight plan filed in the air (AFIL)

1) ATS Units of the ANS CR can accept flight plans filed in the air only exceptionally under the following circumstances:
   a) if change of route or change of destination aerodrome is required;
   b) if pilot-in-command of VFR flight intends to proceed in compliance with IFR due to weather deterioration.
2) Flight plan filed in the air can be accepted for flight to aerodrome of first intended landing.

1.10.2.1.2 Time parameters for flight plan submission

1.10.2.1.2.1 The flight plan filed for IFR or combined flight shall be filed at the EOBT time minus 3 hours at the latest. Filing the flight plan later than EOBT - 3 hours, the operator is taking the risk of being more heavily penalised than the flights with the flight plans filed on time.

1.10.2.1.2.2 A flight plan for IFR flight, or combined IFR/VFR, VFR/IFR flight shall not be filed earlier than 120 hours (5 days) before the EOBT adduced in the flight plan.

1.10.2.1.3 Flight plan addressing

1.10.2.1.3.1 Flight fully inside the IFPS-Zone

Flight plan for a flight fully inside the IFPS Zone as defined by Network Operations Handbook shall only be addressed to both “IFPS Units - IFPU”.

IFPU 1 (Brusel) EUCHZMFP
IFPU 2 (Bretigny) EUCBZMFP

1.10.2.1.3.2 Lety mimo prostor působnosti IFPS

a) Lety z “IFPS ZONE” do prostoru vně “IFPS ZONE”
Letový plán bude adresován IFPU - Haren a IFPU - Bretigny na adresy EUCHZMFP a EUCBZMFP. Adresy středisek řízení ležících mimo “IFPS Zone” se uvedou na další řádku za údaje o odesilateli před otvírací závorku zprávy. Vlastní distribuci provede IFPS. Každá řádka adres musí být uvedena zkratkou “AD” a nesmí obsahovat více než 7 adres.

b) Lety kombinované VFR/IFR, IFR/VFR, GAT/OAT, OAT/GAT
Výše uvedená adresní pravidla platí i pro kombinované lety. Adresy středisek zainteresovaných na VFR nebo OAT části letu se uvedou na další řádku za údaje o odesilateli před otvírací závorku zprávy. Tyto adresy musí být uvedeny v souladu s tabulkou uvedenou v rámci stanovení 1.11.1, strana ENR 1-11.

1.10.2.1.3.3 Adresování letových plánů na další úsek/ úseky letu

1) Všechny úseky leží uvnitř “IFPS - Zone”.
Letové plány na všechny úseky letu jsou zaslány přímo na obě adresy IFPU. Letové plány na další úsek letu nebudou zasílány na ARO mezilehlého letiště k další distribuci.
2) Letový plán na další úsek letu, který směřuje vně “IFPS - Zone”. Letové plány na oba úseky letu jsou adresovány na obě adresy IFPU na adresy EUCHZMFP a EUCBZMFP. Adresy středisek řízení vně “IFPS Zone” zainteresovaných na letu, se uvedou na další řádku za údaje o odesílateli před otvírací závorku zprávy. Distribuci vně “IFPS - Zone” provede IFPS.
3) Letový plán na další úsek letu, který začíná vně IFPS - Zone bude zaslán ohlašovně letových provozních služeb mezilehlého letiště k distribuci bez ohledu, zda let směřuje zpět do IFPS - Zone nebo bude pokračovat mimo ni.

1.10.2.1.3.4 Validační systém IFPS

Před zaslání letového plánu na adresy uvedené v odstavci 1.10.2.1.3.1 lze celkovou správnost letového plánu ověřit jeho zasláním na adresy: AFTN: EUCHZMFV
SITA: BRUEY7X

Následně je přijata buď zpráva ACK, indikující, že po zaslání do IFPU1 a IFPU2 bude letový plán akceptován bez manuálního zásahu obsluhy, nebo zpráva REJ indikující chybnost zaslaného FPL. Po příjmu ACK není letový plán předložen. Následovat musí jeho zaslání na adresy uvedené v 1.10.2.1.3.1.

1.10.2.1.4 Obsah letového plánu

1.10.2.1.4.1 Při vyplňování letového plánu se předkladatel řídí leteckými předpisy s následujícími výjimkami.

1.10.2.1.3.2 The flights outside the space of interest of IFPS

a) The flights from the inside of IFPS-ZONE outside IFPS-ZONE
The flight plan will be addressed to both of IFPUs. The addresses of ATC Units outside the IFPS-Zone involved in the flight will be adduced to the additional line beneath the originatorís data, before the opening bracket of the message itself. The IFPS will distribute the message to these addresses. Each line of addresses shall be introduced by “AD” abbreviation and it shall contain not more than 7 addresses.
b) Combined VFR/IFR, IFR/VFR, GAT/OAT, OAT/GAT flights
The addressing rules adduced above apply to the combined flights as well. The addresses of the units involved in VFR or OAT portion of the flight will be adduced to the additional line beneath the originators data before the opening bracket of the message itself. These addresses shall be inserted in accordance with the table adduced in frame of item 1.11.1, page ENR 1-11.

1.10.2.1.3.3 Addressing of the next leg flight plans

1) All legs inside the IFPS - Zone
The flight plans for all legs of the flight will be addressed directly to both IFPUs. No flight plan will be sent to an ARO of intermediate airport for further distribution.
2) Next leg of a flight leads from the inside of IFPS - Zone outside of IFPS zone.
Both flight plans shall be filed directly with both IFPUs. The addresses of the ATC units outside the IFPS involved in next stage flight plan will be adduced on the additional line beneath the originator’s data before the openning bracket of the message itself. The IFPS will distribute the flight plan to these addresses.
3) Flight plan for the next leg of a flight departing outside the IFPS zone shall be sent to the ARO of the intermediate airport for further distribution notwithstanding the fact that the flight is returning to IFPS - Zone or not.

1.10.2.1.3.4 IFPS Validation System

Before the flight plan is sent to the addresses adduced in para 1.10.2.1.3.1., its correctness can checked by sending it to the following addresses: AFTN: EUCHZMFV
SITA: BRUEY7X

The ACK message received indicates that the flight plan will be accepted without manual intervention after it is sent to the addresses adduced in para 1.10.2.1.3.1. The REJ message received indicates mistakes in the FPL message. After the ACK reception the flight plan is not considered as accepted. Subsequently it must be sent to the addresses adduced in para 1.10.2.1.3.1.

1.10.2.1.4 Contents of the flight plan

1.10.2.1.4.1 Filing the flight plan the submitter generally complies with the national rules apart from the following exceptions.

1.10.2.1.4.2 Běžně se předpokládá, že let bude uskutečněn do 24 hodin od předložení letového plánu. Uvnitř EUR - Region existuje možnost předložení letového plánu více než 24 hodin před EOBT. Tento fakt bude indikován v poli 18 prvek RMK. Pole 18: RMK/DOF/YYMMDD

1.10.2.1.4.3 Požadavky na plánování letů v EUR RVSM na vyplňování formuláře letového plánu ICAO a stálého letového plánu jsou obsaženy v Regionálních doplňkových postupech EUR ICAO (Doc 7030/4 - EUR).

1.10.2.1.4.4 V poli 8 musí být vždy uveden druh letu. Pod písmenem “M” se uvádí veškeré státní lety, to jest lety letadel vojenských, policejních a celních.

1.10.2.1.4.5 Popis trati musí být v souladu s pravidly ICAO, jedním ze způsobů uvedených v předpisu L4444. Preferovaný popis trati, je popis způsobem: N0480F350 bod-trať-bod-trať-bod.

1) Prvním bodem v popisu trati musí být koncový bod odletové trati, který je zároveň prvním publikovaným traťovým bodem.
2) Nejsou-li pro dané letiště publikovány odletové tratě uvede se zkratka “DCT”. NO480F350 DCT - první publikovaný traťový bod. Maximální vzdálenost mezi uvedeným bodem a letištěm vzletu musí být 50 NM nebo menší.
3) Posledním bodem v popisu tratí musí být poslední publikovaný traťový bod, který je zároveň prvním bodem příletové trati.
4) Nejsou-li pro dané letiště publikovány příletové tratě uvede se poslední publikovaný traťový bod a zkratka “DCT”. Maximální vzdálenost mezi uvedeným bodem a cílovým letištěm musí být 50 NM nebo menší.
5) Schopnost systému IFPS zpracovat trať popsanou zeměpisnými souřadnicemi zůstává zachována.

1.10.2.1.4.6 Traťový STAY indikátor

1) Účel: Umožnit zahrnutí zdržení vyplývající pro traťový let ze speciálních aktivit na trati do časových údajů trajektorie. Speciálními aktivitami se rozumí činnosti jako výcvik, doplňování paliva za letu, letecké snímkování a podobně.
2) Popis: Čas plánovaný pro speciální činnost v určitém prostoru na trati (STAY area) se uvádí v rámci STAY indikátoru v poli 15 letového plánu. Příslušný čas je uveden mezi bodem vstupu a výstupu do a ze STAY area.
Příklad: ... BODAL STAY1/0100 TBV ...
3) Body vstupu a výstupu do a ze STAY area mohou být totožné.
Příklad: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...
4) STAY indikátor na trati téhož letu může být uveden opakovaně. Z tohoto důvodu musí být každý STAY indikátor označen pořadovým číslem. Maximální počet indikátorů je devět.
Příklad: ... BODAL STAY1/0030 BODAL A152 TBV STAY2/0030 TBV A152 ...
5) Plánovaný čas pobytu v prostoru pro zvláštní činnost (STAY area) musí být vyjádřen v hodinách a minutách. Vůči vstupním a výstupním bodům do a ze STAY area lze

1.10.2.1.4.2 The flight is supposed to be executed within 24 hours after the flight plan submission. Inside the EUR-Region the possibility exists to file a flight plan more than 24 hours prior to the EOBT. This fact shall be indicated in the field 18, element “RMK”. Syntax field 18: RMK/DOF/YYMMDD

1.10.2.1.4.3 The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the Repetitive Flight Plan are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.10.2.1.4.4 The type of flight in Item 8 shall always be filed. Letter “M” represents all state flights, i.e. military, police and customs aircraft.

1.10.2.1.4.5 The route description shall be in compliance with ICAO rules in one of the ways adduced in Doc 4444. The preferable description is in the way: N0480F350 point-route-point-route-point

1) The first point in the route description shall be the last point of departure route which is simultaneously the first published en-route point.
2) If no departure routes are published for the airport in question the “DCT” shall be used before the first point in route description. Syntax NO480F350 DCT - point - route. The maximum distance between the departure airport and the filed point shall be 50 NM or shorter.
3) The last point in the route description shall be the last published en-route point which is simultaneously the first point of arrival route.
4) If no arrival routes are published for the airport in question the last point in route description will be the last published en-route point followed by “DCT”. Syntax: route - point - DCT. The maximum distance between the airport of arrival and the filed point shall be 50 NM or shorter.
5) The system can process the route description given in geographical coordinates in compliance with ICAO rules.

1.10.2.1.4.6 En-route STAY indicator

1) Objective: To enable time delays associated with certain special en-route activities such as training flights, air-air refuelling, photographic missions etc. to be entered in the Route Field of a FPL.
2) Description: To indicate the time spent on the route of the flight in the area (STAY area) where special activities are planned a STAY indicator shall be inserted in Field 15 of the FPL between the point of entry in the STAY area and the point of exit from the STAY area.
Example: ... BODAL STAY1/0100 TBV ...
3) The entry point in the STAY area and the exit point from the STAY area can be identical.
Example: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...
4) To allow several STAY indicators to be inserted in the route of a flight a sequence number from 1 to 9 shall be attached to a STAY indicator.
Example: ... BODAL STAY1/0030 BODAL A152 TBV STAY2/0030 TBV A152 ...
5) The planned time spent in the STAY area shall be indicated in hours and minutes. It is possible to indicate speed/flight level changes, flight rules changes (IFR/VFR)

uvést změny hladiny, rychlosti, pravidel (IFR/VFR) nebo typu letu (GAT/OAT) podle kterých bude let v daném úseku probíhat. Příklad:
... BODAL VFR STAY1/0030 BODAL/N0420F330 IFR ...

6) Důvod pro uvedení STAY indikátoru v poli 15 se uvádí otevřenou řečí v rámci pole 18. Příklad:
... pole 15: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...
... pole 18: ... STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR
Pořadové číslo uvedené v prvku STAYINFO v poli 18 musí být totožné s pořadovým číslem STAY indikátoru v poli 15, ke kterému se vztahuje.
7) STAY indikátor může být použit výhradně pro speciální činnost na trati jinak standardního letu.
8) STAY indikátor může být použit výhradně v případě letů plánovaných výhradně v prostoru IFPS Zone a je-li postup publikován v prostoru státu, nebo států ve kterých má být STAY indikátor uveden.
9) STAY indikátor nelze použít ve stálých letových plánech (RPL).

1.10.2.1.4.7 Upřesňující informace zahrnující požadavky na plánování letů v EUR regionu

1) Lety státních letadel nevybavených pro kanálovou separaci 8,33 kHz a údaje v letovém plánu:
   - Lety státních letadel nevybavených pro kanálovou separaci po 8,33 kHz a operující v prostoru, kde je tato vyžadována, ale vybavené pro komunikaci v pásmu UHF, uvedou v rámci pole 10, prvek „a“ údaj „U“ (vybavení pro komunikaci v pásmu UHF) a následně údaj „Z“ (jiné vybavení)
   - V poli 10 nesmí být uveden údaj „Y“ indikující vybavenost pro kanálovou separaci 8,33 kHz
   - Pole 18, prvek „COM/…“ musí následně obsahovat údaj „EXM833“

Poznámka: Vzhledem k tomu, že pole 10, prvek „a“ obsahuje společné údaje o komunikačním a navigačním vybavení, nelze v případě shora uvedených letů uvést údaj „S“ a údaje o navigačním vybavení musí být proto uvedeny individuálně v souladu s předpisem L 4444

2) Pro lety letadel, která nejsou vybavena pro PBN tak aby dosáhla RNAV 5 nebo lepší v souladu s požadavky uvedenými v předpisu L 7030 platí následující:
   - V poli 10 nesmí být uveden údaj „R“ indikující vybavenost pro PBN požadované přesnosti
   - V poli 10 musí být uveden údaj „Z“ indikující jiné vybavení
   - V poli 10 musí být proto individuálně uvedeny údaje o navigačním vybavení v souladu s předpisem L 4444
   - Pole 18, prvek „NAV/…“ musí obsahovat údaj „RNAVX“.

Poznámka: Pro případ vynuceného stoupání nad spodní hranici prostoru, kde je dotyčné vybavení požadováno, se shora popsaná pravidla vztahují i na lety plánované pod spodní hranici tohoto prostoru.

and flight type changes (GAT/OAT) on the point of entry in the STAY area and/or on the point of exit from the STAY area. Example:
... BODAL VFR STAY1/0030 BODAL/N0420F330 IFR ...

6) To indicate the reason for STAY, a free text STAYINFO indicator shall be inserted in Field 18 of the FPL. Example:
... Field 15: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...
... Field 18: ... STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR
The sequence number attached to the STAYINFO indicator shall be identical with the number attached to the corresponding STAY indicator.
7) A STAY indicator can only be used for en-route special activities of otherwise standard flight.
8) A STAY indicator can only be used for flights that are completely within the IFPS Zone and if so published in AIPs of the states concerned.
9) The STAY indicator is not allowed in Repetitive Flight Plans.

1.10.2.1.4.7 Information specifications regarding flight planning requirements within EUR region

1) State flights not equipped for 8,33kHz channel spacing and data to be filed in filed flight plan:
   - State flights not equipped for 833 kHz channel spacing and operating in 8,33 airspace and equipped for communication in UHF band shall file “U” and “Z” in frame of the field 10a.
   - The same flights shall not file “Y” (indicating equipment for 8,33 kHz channel spacing) in frame of the field 10.
   - The field 18, item “COM/…” shall subsequently comprise “EXM833”.

Note: With regard to the fact that the field 10a contains common data on communication and navigation equipment, it is not possible to use letter “S” and the data on navigation shall be adduced individually in compliance with Doc4444 for the flights mentioned above.

2) For the flights not equipped for PBN - RNAV 5 or better in compliance with ICAO Doc 7030 the following shall be applied:
   - The field 10 shall not comprise the letter “R” indicating PBN-RNP ability.
   - The field 10 shall comprise the letter “Z” indicating other equipment.
   - The field 10 shall comprise individual navigational equipment data in compliance with Doc 4444.
   - The field 18, item “NAV/…” shall comprise “RNAVX”.

Note: For the case of forced climbing above the lower limit of the RNAV airspace, where this equipment is required the rules mentioned above apply even for the flights planned below the lower limit of this RNAV airspace.

1.10.2.1.4.8 Pole 18 je plně strukturovaným polem a následující prvky je nutno uvádět v dále definovaném pořadí:

"0" | "STS/" | "PBN/"| "EUR/" | "NAV/" | "COM/" | "DAT/" | "SUR/" | "DEP/" | "DEST/" | "DOF/" | "REG/" | "EET/" | "SEL/" | "TYP/" | "CODE/" | "RVR/" | "DLE/" |"OPR/" | "ORGN/" | "PER/" | "ALTN/" | "RALT/" | "TALT/" | "RIF/" | "RMK/" | "STAYINFOn/" | "RFP/"

Pravidla:

- Jestliže nejsou žádná data k vyplnění, uveďte „0“ (nulu).

Pravidla pro uvádění dat v rámci ostatních prvků pole 18 se řídí předpisem L 4444 s dále uvedenými upřesňujícími informacemi:

- Prvek „EUR/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Předkladatel uvede: „EUR/PROTECTED“ v případě bezpečnostně citlivých letů.
- Prvek „ NAV/…“ musí obsahovat údaj „RNAVX“ v případě, že v poli 10 není uvedeno „R“ (chybí vybavení pro PBN s přesností RNP 5 nebo lepší).
- Prvek „COM/…“ musí obsahovat údaj „EXM833“ v případě státních letů nevybavených pro kanálovou separaci 8,33 kHz a pole 10 obsahuje údaje „U“ a „Z“.
- V letových plánech předkládaných v České republice musí být vždy a bez ohledu na datum vzletu uveden prvek „DOF/...“ V tomto případě nebude „0“ (nula) uvedena.
- Prvek „RVR/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Uvádí se RVR minimum posádky a letadla v metrech.
  Příklad: “RVR/250“
- Prvek „STAYINFOn/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Uvádí se údaje v souladu s odstavcem 1.10.2.1.4.6; odrážka 6) výše, tedy pořadové číslo indikátoru a důvod otevřenou řečí.
  Příklad:
  Pole 15: „... BODAL STAY1/0030 BODAL ...“
  Pole 18: „STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR“
- Prvek „RMK/...“ Jediný prvek, ve kterém lze uvádět poznámky v otevřené řeči. V případě, že předkladatel akceptuje případnou změnu trati personálem IFPS, uvádí se zkratka „IFPSRA“ namísto poznámky v otevřené řeči.
- Prvek „RFP/...“ Plus pořadí (číslice) nahrazujícího letového plánu.

Pravidla: Dojde-li v průběhu období EOBT-4 hodiny až do EOBT- 30 minut ke změně trati mezi nezměněnými letišti vzletu a příletu a pro let existuje podaný letový plán (FPL), nebo stálý letový plán (RPL), lze trať změnit buď zprávou CHG, nebo zrušením letového plánu zprávou CNL a předložením nového FPL. Do pole 18 se uvede položka RFP/ a pořadové číslo. ETFMS se pak k letu chová jako při včasném předložení letového plánu.

1.10.2.1.4.9 Prvek RVR v poli 18 letového plánu
V poli 18, jako předposlední před “DOF” uvádějte prvek RVR = minimum posádky v metrech.

1.10.2.1.4.8 The field 18 becomes fully structured field and it is necessary to file the following items in the sequence defined further:

"0" | "STS/" | "PBN/"| "EUR/" | "NAV/" | "COM/" | "DAT/" | "SUR/" | "DEP/" | "DEST/" | "DOF/" | "REG/" | "EET/" | "SEL/" | "TYP/" | "CODE/" | "RVR/" | "DLE/" |"OPR/" | "ORGN/" | "PER/" | "ALTN/" | "RALT/" | "TALT/" | "RIF/" | "RMK/" | "STAYINFOn/" | "RFP/"

The rules:

- If no data are to be filed, file „0“ (zero).

The rules to file the data in frame of other items of the field 18 are in compliance with Doc 4444 with following information specification:

- The item “EUR/…” is not mentioned in Doc.4444 but used in EUR Region. The FPL submitter will file “EUR/PROTECTED” in case of safety sensitive flights
- The item “NAV/…” shall comprise “RNAVX” if the letter “R” is not filed in frame of the field 10 (PBN equipment for RNP5 or better is missing).
- The item “COM/…” shall comprise “EXM833” in case of the State flights not equipped for 833 kHz channel spacing and “U” and “Z” is filed in frame of the field 10
- The flight plans filed in the Czech Republic shall always comprise the item “DOF/…”. In this case “0” (zero) will not be filed.
- The item “RVR/…” is not mentioned in Doc.4444 but it is used in EUR Region. The RVR minima of the crew and aircraft in meters are filed.
  Example: “RVR/250”
- The item “STAYINFOn/...” is not mentioned in Doc.4444 but it is used in EUR Region. File the data in compliance with para 1.10.2.1.4.6; bullet 6) above. The sequence number of the indicator and the reason in open speech shall be filed.
  Example:
  The field 15: “... BODAL STAY1/0030 BODAL ...“
  The field 18: “….STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR….“
- The item “RMK/…” is the only item in frame of which the open speech may be used. If the FPL submitter accepts route changes initiated by IFPS the abbreviation “IFPSRA” shall be used instead of open speech remark.
- The item “RFP/…” plus sequence number of the replacement flight plan.

The rules: If a change of the route occurs between the unchanged departure airport and unchanged destination during the period from EOBT-4 hours until EOBT- 30 minutes and FPL or RPL exist, it is possible to change the route by means of CHG message or, the existing flight plan may be cancelled and a new one may be filed. If “RFP/…” plus sequence number of the replacement flight plan is filed in frame of the field 18, the replaced flight plan is handled as if filed on time.

1.10.2.1.4.9 The RVR element in the field 18 of the flight plan
Adduce the “RVR = the crewĄs minimum in meters” element as the second last in the field 18 before “DOF”.

Účel: Nastanou-li na cílovém letišti podmínky snížené dohlednosti, bude zpráva “FLS” zaslána pouze těm letům, jejichž minimum je větší než dohlednost předpokládaná v době příletu a těm letům, které prvek RVR v poli 18 neuvedly.

Syntaxe: RVR/300 = minimum posádky v metrech.

1.10.2.1.4.10 Veškeré letové plány předkládané provozovatelem přímo do IFPS musí obsahovat údaje pole 19 ve formátu dle Doc 4444.

1.10.2.1.4.11 Letové plány zasílané jednotlivým ARO prostřednictvím AFTN k další distribuci musí obsahovat údaje pole 19 ve formátu dle Doc 4444.

1.10.2.1.4.12 Ochranná zóna pro plánování letů (FBZ)

1) FBZ jsou vytvořeny pouze pro účely plánování letů podle pravidel IFR. Letové plány mohou být podány až k hranici FBZ, pokud je aktivní.
2) Trať letu popsaná v poli 15 musí vzít v úvahu nominální trať mezi dvěma body na velké kružnici.
3) Aktivace rezervovaného/omezeného prostoru a FBZ je vyhlášena v AUP.

1.10.2.1.4.13 Zvláštní případy

1) Letové plány pro tuzemské IFR/GAT lety jejichž trať nelze vyjádřit v souladu s bodem 1.10.2.1.4.5 jsou vyňaty z povinnosti předložení do IFPS. Takovéto letové plány budou předloženy výhradně prostřednictvím ohlašoven letových provozních služeb.
2) Letové plány předložené pro tuzemské IFR/GAT lety jejichž trat lze vyjádřit v souladu s bodem 1.10.2.1.4.5, ale je natolik složitá, že letový plán je opakovaně odmítán (výcvikové nebo testovací lety) lze vyjmout z povinnosti předložení do IFPS. Takové letové plány musí být předloženy prostřednictvím ohlašoven letových provozních služeb.

1.10.2.2 Příjem “IFPS Operation Reply Messages”

1.10.2.2.1 Akceptace letového plánu.

Akceptace letového plánu je oznámena prostřednictvím zprávy “ACK - Acknowledge Message”.

Objective: If reduced visibility condition occured at the destination airport, the “FLS” message would only be sent to the flights with the higher minima than the visibility expected at the arrival time, and to the flights not having the RVR element adduced in the flight plan.

Syntax: RVR/300 = crew minimum in meters.

1.10.2.1.4.10 All the flight plans filed directly with IFPS shall contain the field 19 data in format in accordance with Doc 4444.

1.10.2.1.4.11 All the flight plans sent to AROs by means of AFTN for further distribution shall contain the field 19 data in format in accordance with Doc 4444.

1.10.2.1.4.12 Flight Planning Buffer Zone (FBZ)

1) FBZ are established for IFR flight planning purposes only. Flight plans can be filed up to the boundary of the FBZ when active.
2) The route described in Item 15, shall consider the nominal track between two points on the great circle.
3) Reserved/restricted airspace and the FBZ are notified when active by AUP.

1.10.2.1.4.13 Exceptional cases

1) If it is impossible to describe the route of a domestic IFR/GAT flight in compliance with para 1.10.2.1.4.5 such flight plan is excepted from submission to IFPS. Such flight plan shall be submitted to ARO exclusively.
2) If it is possible to describe the route of a domestic IFR/GAT flight in compliance with para 1.10.2.1.4.5 but it is so complex that, if it is repeatedly rejected by IFPS, the flight plan may be excepted from submission to IFPS. The flight plan shall be filed with ARO exclusively.

1.10.2.2 Reception of “IFPS Operational Reply Messages”

1.10.2.2.1 Acceptance of a flight plan.

Acceptance of a flight plan is announced by means of “ACK-Acknowledge Message”.

1.10.2.2.1.1 Formát zprávy "ACK" po úpravách FPL v IFPS

- TITLE ACK	- potvrzení úspěšného zpracování a akceptace zprávy
- MSGTYP FPL	- druh potvrzované zprávy
- ORIGINTD 9512031015	- datum a čas příjmu potvrzované zprávy
- BEGIN ADDR	- označení začátku seznamového pole adres
- FAC LKPRZPZX LKPRCSAO	- Sekundární pole příjemců zprávy
- END ADDR	- označení konce seznamového pole adres
- IFPLID 0000012	- adresa letového plánu v bance dat IFPS
- EXTADDR - NUM001	- počet adres uvedených na řádku AD
- BEGIN MSGTXT	- označení začátku seznamového pole MSGTXT
- (FPL-CSA001-IS-B737/..... .... atd.	- text potvrzované zprávy po zpracování v IFPS
- END MSGTXT	- označení konce seznamového pole MSGTXT

1.10.2.2.1.2 Formát zprávy "ACK" po akceptaci bez úprav.

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- ORIGINTD 9706090645
- BEGIN ADDR
  - FAC LKPRZPZX LKPRCSAO
- END ADDR
- IFPLID AA00245327
- EXTADDR -NUM001
- BEGIN MSGSUM
  - ARCID CSA001
  - ADEP LKPR
  - ADES EDDF
  - EOBD 0810
  - EOBT 970609
  - ORGN LKPRZPZX
- END MSGSUM

1.10.2.2.1.3 Význam

Potvrzení zpracování zprávy a sdělení podoby, do které byla zpráva uvedena po opravách v IFPS.

V poli "MSGTXT" zprávy "ACK" je předán letový plán v ICAO formátu po zpracování v IFPS. Jednou ze změn, které mohou nastat je doplnění pole 18 o indikátor chyb.

IFP/ERROUTRAD	- indikuje, že uvedená trať není v souladu s publikovaným "Route Availability Document".
IFP/ERROUTWE	- uvedená trať není v souladu s publikovaným schématem víkendových tratí.
IFP/ERROUTE	- všeobecný indikátor chyby v trati. Například uvedení jednosměrné trati v nesprávném směru.
IFP/ERRTYPE	- indikátor nesprávného typu.

1.10.2.2.1.1 The format of the "ACK" message after the modification in IFPS

- TITLE ACK	- confirmation of sucessful processing and acceptance
- MSGTYP FPL	- the type of the message that is being confirmed
- ORIGINTD 9512031015	- date and time of message that is being confirmed
- BEGIN ADDR	- the beginning of addresses list field
- FAC LKPRZPZX LKPRCSAO	- the subfield of the addresses
- END ADDR	- the end of addresses list field
- IFPLID 0000012	- the address of the processed flight plan in IFPS database
- EXTADDR - NUM001	- the number of extra addresses
- BEGIN MSGTXT	- the beginning of MSGTXT list field
- (FPL-CSA001-IS-B737/..... .... e.t.c.	- the text of the message that is being confirmed after the processing
- END MSGTXT	- the end of MSGTXT list field

1.10.2.2.1.2 The format of the "ACK" message after the acceptance without modification.

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- ORIGINTD 9706090645
- BEGIN ADDR
  - FAC LKPRZPZX LKPRCSAO
- END ADDR
- IFPLID AA00245327
- EXTADDR -NUM001
- BEGIN MSGSUM
  - ARCID CSA001
  - ADEP LKPR
  - ADES EDDF
  - EOBD 0810
  - EOBT 970609
  - ORGN LKPRZPZX
- END MSGSUM

1.10.2.2.1.3 Meaning of the message

Confirmation of successful processing and announcement of format after the processing in IFPS.

Flight plan in ICAO format after the processing in IFPS is sent in the field "MSGTXT" of ACK message. One of the modification made by IFPS can be the mistake indicator inclusion in the field 18.

IFP/ERROUTRAD	- indicates that the route adduced is not in compliance with "Route Availability Document".
IFP/ERROUTWE	- the route adduced is not in compliance with weekend routes scheme.
IFP/ERROUTE	- general indicator of possible mistake in route description.For instance one way segment of an airway adduced in wrong direction.
IFP/ERRTYPE	- indicator of wrong type of aircraft.

Poznámka: Může být indikováno uvedení neznámého typu, ale také při uvedení nepřiměřené hladiny nebo rychlosti pro daný typ. Vlastní chyba pak tkví v uvedené hladině nebo rychlosti a ne v typu.

IFP/ERRLEVEL - při uvedení nesprávné hladiny pro danou trať (výškové hladiny pro letové cesty definované pouze ve spodním vzdušném prostoru a naopak). Tento chybový indikátor pouze upozorňuje na možné chyby. Letový plán není odmítán, protože indikátor je součástí zprávy "ACK".

Note: The indicator can indicate an unknown type. It can also occure when undue value of speed or flight level is adduced for given type. The mistake then is in speed or flight level, not in type itself.

IFP/ERRLEVEL - indicates wrong value of flight level for given route (upper flight levels for airways defined in lower airspace only or vice versa). The IFPS mistake indicatorís "IFP" purpose is to draw attention to possible mistakes. The flight plan is not rejected as the indicator is comprised in "ACK" message.

1.10.2.2.1.4 Distribuce

1) Při manuálním předložení letového plánu ohlašovně letových provozních služeb bude kopie předána předkladateli spolu s potvrzeným formulářem letového plánu.
2) Při telefonickém předložení letového plánu bude příjem "ACK" oznámen předkladateli při ověření stavu letového plánu podle 1.10.2.1.1.2 spolu s případnými změnami provedenými IFPS.
3) Při předložení letového plánu prostřednictvím sítí AFTN/SITA bude zpráva redistribuována na adresu z níž byl letový plán přijat nebo na adresy podle para 1.10.2.1.1.3 3).

1.10.2.2.1.4 Distribution

1) If the fight plan has been submitted manualy to ARO, a copy of "ACK" message will be handed over to the submitter together with the confirmed flight plan form.
2) If the flight plan has been submitted by means of telephone, an "ACK" message reception will be announced to the submitter together with possible changes when checking the flight plan status in compliance with para 1.10.2.1.1.2.
3) If the flight plan has been submitted by means of AFTN or SITA network, the message will be re-distributed to the address of the flight plan originator or to the addresses in compliance with para 1.10.2.1.1.3 3).

1.10.2.2.1.5 Postup předkladatele

Předkladatel nadále považuje obsah pole "MSGTXT" nebo telefonicky oznámené změny za oficiální formu svého letového plánu.

1.10.2.2.1.5 The submitter's further actions

The submitter shall consider the field "MSGTXTL" contents or changes to the original flight plan announced by telephone to be the official form of his/her flight plan.

1.10.2.2.2 Příjem zprávy "MAN"

1.10.2.2.2 Reception of "Manual Correction - MAN" message

1.10.2.2.2.1 Formát

- TITLE MAN - druh zprávy "MAN"
- MSGTYP FPL - druh zprávy, k níž se zpráva "MAN" vztahuje
- ORIGINTD 9510121015 - datum a čas příjmu zprávy k níž se "MAN" vztahuje
- BEGIN MSGSUM - označení začátku seznamového pole MSGSUM
  - ARCID CSA 001 - identifikace
  - ADEP LKPR - letiště vzletu
  - ADES LKTB - letiště určení
  - EOBT 1430 - EOBT
  - ORGN LKPRZPZX - odesílatel zprávy k níž se "MAN" vztahuje
- END MSGSUM - označení konce seznamového pole MSGSUM

1.10.2.2.2.1 Format

- TITLE MAN - the type of the message
- MSGTYP FPL - the type of the message the "MAN" is related to
- ORIGINTD 9510121015 - the date and time of the message the "MAN" is related to
- BEGIN MSGSUM - the beginning of the list field MSGSUM
  - ARCID CSA 001 - identification of the flight
  - ADEP LKPR - the airport of departure
  - ADES LKTB - the airport of destination
  - EOBT 1430 - EOBT
  - ORGN LKPRZPZX - the originator of the message the "MAN" is related to
- END MSGSUM - the end of MSGSUM list field

1.10.2.2.2.2 Význam

Vyčkejte, zpráva je nebo bude zpracována manuálně.

1.10.2.2.2.2 Meaning

Hang on, your message is or will be corrected manually.

1.10.2.2.2.3 Distribuce

1) Vztahuje-li se zpráva "MAN" k letovému plánu přijatému po sítích AFTN/SITA bude redistribuována na adresu předkladatele nebo na adresy podle 1.10.2.1.1.3 3).

1.10.2.2.2.3 Distribution

1) If the "MAN" message is related to a flight plan received by means of AFTN or SITA network, the message will be re-distributed to the address of the flight plan originator or to the addresses in compliance with para 1.10.2.1.1.3 3).

2) Ve všech ostatních případech nebude dále distribuována.

1.10.2.2.2.4 Postup předkladatele

Předkladatel vyčká následného příjmu zprávy “ACK” nebo “REJ”.

1.10.2.2.3 Odmítnutí letového plánu

Odmítnutí letového plánu se děje prostřednictvím zprávy “REJ - Rejection Message”.

1.10.2.2.3.1 Formát

- TITTLE REJ	- druh zprávy “REJ”
- MSGTYP FPL	- druh zprávy k níž se “REJ” vztahuje
- ORIGINTD 9510121015	- datum a čas příjmu zprávy k níž se “REJ” vztahuje
- ERROR INVALID VALUE-for ADEXP FIELD: ADEP	Indikace chyb kvůli nímž je zpráva odmítána.
- BEGIN MSGSUM	- seznamové pole MSGSUM údajů k identifikaci původní zprávy
- ARCID CSA001	- identifikace
- ADEP LKPF	- letiště vzletu
- ADES LKTB	- letiště určení
- EOBT 1015	- EOBT
- ORGN LKPRZPZX	- odesílatel původní zprávy
- END MSGSUM	- označení konce seznamového pole MSGSUM

1.10.2.2.3.2 Význam

“Vaše zpráva je odmítnuta pro chybu, kterou IFPS není oprávněno nebo schopno odstranit”.

1.10.2.2.3.3 Distribuce

1) Vztahuje-li se zpráva k letovému plánu předloženému prostřednictvím sítí AFTN/SITA bude zpráva “REJ” redistribuována na adresu předkladatele nebo na adresy podle 1.10.2.1.1.3 3).

2) Vztahuje-li se zprávy “REJ” k letovému plánu předkládanému manuálně, nebude předkladateli potvrzen formulář letového plánu a příjem “REJ” mu bude oznámen.

3) Vztahuje-li se zpráva “REJ” k letovému plánu předloženému telefonicky bude předkladateli příjem “REJ” oznámen při ověření stavu letového plánu podle para 1.10.2.1.1.2.

1.10.2.2.3.4 Postup předkladatele

Provozovatel předloží nový letový plán.

Poznámka: Zpráva “CNL” se nezasílá. Letový plán byl odmítnut a v databázi IFPS neexistuje. Ve zprávě není uvedeno ADEXP pole “IFPLID”.

2) If any other way of flight plan submission has been used, the message will not be re-distributed.

1.10.2.2.2.4 The submitter’s further actions

The submitter will stand by for further “ACK” or “REJ” message reception.

1.10.2.2.3 Flight plan rejection

Flight plan rejection is announced by means of “REJ” message.

1.10.2.2.3.1 Format

- TITTLE REJ	- the type of the message
- MSGTYP FPL	- the type of the message the “REJ” is related to
- ORIGINTD 9510121015	- the date and time of reception of the message the “REJ” is related to
- ERROR INVALID VALUE-for ADEXP FIELD: ADEP	the indication of the mistake
- BEGIN MSGSUM	- the beginning of the list field MSGSUM
- ARCID CSA001	- the aircraft identification
- ADEP LKPF	- the airport of departure
- ADES LKTB	- the airport of destination
- EOBT 1015	- EOBT
- ORGN LKPRZPZX	- the originator of the message the “REJ” is releted to
- END MSGSUM	- the end of the list field MSGSUM

1.10.2.2.3.2 Meaning

“Your message has been rejected because of the mistakes that IFPS has no right to or is not able to remove”.

1.10.2.2.3.3 Distribution

1) If the “REJ” message is related to a flight plan that has been submitted by means of AFTN or SITA network, the message will be re-distributed to the address of the flight plan originator or to the addresses in compliance with para 1.10.2.1.1.3 3).

2) If the “REJ” message is related to a flight plan that has been submitted manually, the flight plan form will not be confirmed to the submitter and “REJ” message reception will be announced to him/her.

3) If the “REJ” message is related to the flight plan that has been submitted by means of telephone, the “REJ” message reception will be announced to him/her when checking the flight plan status in compliance with para 1.10.2.1.1.2.

1.10.2.2.3.4 The submitter’s further action

The submitter shall file a new flight plan.

Note: the “CNL” message shall not be sent. The flight plan has been rejected and it does not exist in IFPS data base. The ADEXP field “IFPLID” is not adduced in “REJ” message.

1.10.2.3 Ostatní zprávy související s předložením letového plánu

1.10.2.3.1 Postupy pro použití zpráv “Departure - DEP”, “Arrival - ARR” a “Cancel-CNL”

Postupy pro adresaci těchto zpráv jsou totožné s adresací letových plánů. Ostatní pravidla se nemění.

1.10.2.3.2 Pravidla pro použití zprávy “CHG”

Zprávou **“**CHG**”** nelze měnit:

- Identifikaci letu - ARCID
- Letiště vzletu - ADEP
- Letiště určení - ADES

Při změně některého z těchto údajů je nutno zrušit podaný letový plán a předložit nový letový plán.

Poznámka 1: Zpráva CHG není primárně určena k oznámení změn EOBD a EOBT. Umožňuje však změnu těchto údajů v případě, kdy jsou současně měněny i další údaje letového plánu.

Poznámka 2: Změny údajů zahrnutých v poli 19 musí být oznámeny té ohlašovně letových provozních služeb, které byl předložen letový plán, nebo přímo IFPS formou zprávy CHG. V mimořádných případech lze změny údajů pole 19, které nastaly vůči původně podanému a akceptovanému letovému plánu, oznámit při prvním kontaktu se stanovišti řízení nebo pracovišti FIC.

1.10.2.3.3 Pravidla pro použití zprávy “DLA”

1) Zprávou “DLA” nelze změnit EOBT na dřívější čas oproti času uvedeném v letovém plánu.
2) Zpráva “DLA” bude odmítnuta v případě, že nové EOBT leží v minulosti vůči aktuálnímu času zpracování zprávy.

Poznámka: Vzhledem k tomu, že toto nelze učinit ani zprávou “CHG”, je jedinou možností letový plán zrušit a předložit nový.

1.10.2.3.3.1 Zpráva “DLA” nesmí být zaslána do IFPS jako reakce na obdrženou časovou mezeru pro vzlet. Pokud v těchto případech služebny mimo “IFPS - Zone”, cílová letiště nebo jiné istituce zaslání DLA vyžadují, musí být zpráva adresována individuálně a adresy IFPS nesmějí být uvedeny.

1.10.2.3.3.2 Zpráva “DLA” se musí vydat, jakmile odlet letadla, pro nějž byly zaslány základní údaje letového plánu (FPL nebo RPL), je zdržen o více než 15 minut od předpokládaného času zahájení pojíždění, obsaženého v základních údajích letového plánu.

1.10.2.3.3.3 Zpráva “DLA” musí být zaslána i v případech, ve kterých se očekává zdržení 15 minut a více a let obdržel CTOT.

Příklad: EOBT dle letového plánu - 0900, CTOT dle zprávy SAM 1000. V případě, že let je schopen zahájit pojíždění v čase 0915, musí být zaslána zpráva DLA.

1.10.2.3 Other flight plan related messages

1.10.2.3.1 Procedures for “Departure-DEP”, “Arrival - ARR”, “Cancel - CNL” messages submission

With the exception of addressing, the procedures for submission remain unchanged.

1.10.2.3.2 Procedures for “Change-CHG” message submission

The following fields can not be changed by means of **“**CHG**”**:

- Flight identification - ARCID
- Airport of departure - ADEP
- Airport of destination - ADES

If any of the above field values has changed, it is neccessary to cancel the flight plan and submit a new one.

Note 1: The CHG message is not primarily intended to change EOBD and EOBT data. However, the new format enables the changes of this pieces of data simultaneously with other FPL data changes.

Note 2: Any possible changes to the field 19 data shall be annouced to the ATS Reporting Office of the flight plan submission or to IFPS direct by means of CHG message. In exceptional cases the changes to the field 19 comparing to the original flight plan may be reported on the first contact with the air traffic control centres or FIC.

1.10.2.3.3 Procedures for “Delay - DLA” message submission

1) It is not possible to change “EOBT” adduced in the flight plan to an earlier time by means of “DLA” message.
2) “DLA” message will be rejected if the new EOBT is in the past compared to the current time of the message processing.

Note: As it is impossible to do so by means of “CHG” message either, the only way how to shift the “EOBT” to the earlier time is to cancel the flight plan and to file a new one.

1.10.2.3.3.1 The “DLA” message must not be sent to IFPS in response to the Time Slot allocation. If ATC Units outside the IFPS Zone, airports of destinations or other authorities request the message, “DLA” must be addressed individually to them and IFPS addresses must be omitted.

1.10.2.3.3.2 A “DLA” message shall be transmitted when the departure of the aircraft, for which basic flight plan data (FPL or RPL) have been sent, is delayed by more than 15 minutes after the estimated off-block time contained in the basic flight plan data.

1.10.2.3.3.3 If delay is expected 15 minutes or more, “DLA” message shall be sent notwithstanding received CTOT.

Example: EOBT in accordance with the flight plan - 0900, CTOT in accordance with SAM - 1000. If the flight is able to start taxiing at 0915, the DLA message shall be sent.

1.10.2.3.4 Na všechny zprávy popsané v paragrafu 1.10.2.3 reaguje IFPS zasláním "IFPS Operational Reply Messages" stejně jako na zaslání letového plánu.

1.10.2.4 Výše popsané postupy se týkají předložení letového plánu a jeho následné aktualizace prostřednictvím ohlašoven letových provozních služeb. Komunikuje-li provozovatel přímo s IFPS, nedisponují ohlašovny letových provozních služeb žádnými informacemi o stavu letového plánu až do jeho příjmu po zpracování v IFPS a případného následného příjmu zprávy o přidělení časové mezery pro vzlet. K příjmu zpracovaného letového plánu dojde v čase 3 hodiny před EOBT nebo před časem vstupu do vzdušného prostoru ČR, popřípadě později, v závislosti na čase předložení letového plánu.

1.10.3 POSTUPY PRO OZNAČOVÁNÍ LETOVÝCH PLÁNŮ NAHRAZUJÍCÍ DŘÍVE PODANÉ

1.10.3.1 Používání postupu

1.10.3.1.1 Postup je závazný pro lety po tratích, které jsou předmětem regulace toku letového provozu, jestliže je v průběhu předletové fáze rozhodnuto o jejich přesměrování z důvodu menšího zpoždění na náhradní trati oproti trati původního letového plánu.

1.10.3.1.2 Aby se předešlo nadměrnému používání tohoto postupu, předletová fáze se definuje jako předpokládaný čas zahájení pojíždění (EOBT) minus 4 hodiny.

1.10.3.2 Popis postupu

1.10.3.2.1 Pokud byl pro daný let podán stálý letový plán (RPL) nebo individuální letový plán (FPL) a v průběhu předletové fáze byla zvolena náhradní trať mezi stejnými letišti vzletu i přistání, provozovatel nebo pilot je povinen:

a) podat zprávu o zrušení (CNL), která bude okamžitě vyslána s prioritou "DD" na obě adresy IFPS (EUCHZMFP, EUCBZMFP),
b) vyčkat na příjem zprávy potvrzující příjem a zrušení původního letového plánu (ACK),
c) vyplnit nahrazující letový plán ve formě FPL, který nesmí být vyslán před příjmem zprávy ACK.

1.10.3.2.2 Nahrazující letový plán musí obsahovat mimo jiné původní identifikaci (volací znak) bez doplňujícího písmena "Q" v poli 7, úplný popis nové tratě letu v poli 15 a jako první prvek v poli 18 označení "RFP/Qn", kde:

- "RFP" značí nahrazující letový plán;
- "n" představuje pořadové číslo nahrazujícího letového plánu pro příslušný let.

např. 1. nahrazující letový plán: "RFP/Q 1"
2. nahrazující letový plán: "RFP/Q 2", atd.

1.10.3.2.3 V radiotelefonním spojení se musí používat původní identifikace bez doplňujícího písmena "Q". V případě pochybností o zamýšlené trati letu může pilot informovat stanoviště řízení letového provozu, že letadlo provádí let podle nahrazujícího letového plánu.

1.10.2.3.4 All messages described in para 1.10.2.3 above are responded by "IFPS Operational Reply Messages" in the same way as flight plans are.

1.10.2.4 All procedures described above refer to flight plan submission and their subsequent up-dating by means of AROs. If an aircraft operator is communicating with IFPS directly, the AROs have no information about the flight plan status at their disposal until its reception after processing in IFPS and Time Slot allocation. The flight plan after the processing in IFPS is received at the time parameter "EOBT-3 hours" before the EOBT or before the expected entry of the flight into the airspace of the Czech Republic.

1.10.3 PROCEDURE FOR IDENTIFICATION OF REPLACEMENT FLIGHT PLANS

1.10.3.1 Application of procedure

1.10.3.1.1 The procedure is applicable to flights on routes subject to Air Traffic Flow Management, when it is decided during the pre-flight stage to re-route because there will be less delay on an alternative route to that in the previous flight plan.

1.10.3.1.2 To avoid excessive use of the procedure, the pre-flight stage is defined as Estimated Off Block Time (EOBT) minus 4 hours.

1.10.3.2 Description of procedure

1.10.3.2.1 When a repetitive flight plan (RPL) or an individual flight plan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage, an alternative routeing has been selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

a) originate a cancellation message (CNL) which will be immediately transmitted with the priority "DD" to both IFPS addresses (EUCHZMFP, EUCBZMFP)
b) wait for a message confirming the acceptance and cancellation of the original flight plan (ACK),
c) file a replacement flight plan in the form of FPL which must not be transmitted before the acceptance of ACK message.

1.10.3.2.2 The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification (call-sign) without addition of a suffix "Q" in item 7, the complete new route in Item 15 and, as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", where:

- "RFP" signifies "Replacement Flight Plan";
- "n" corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight.

e.g. 1st replacement flight plan: "RFP/Q 1"
2nd replacement flight plan: "RFP/Q 2" etc.

1.10.3.2.3 In RTF communication, the original flight identification must be used without the suffix "Q". The pilot may inform an ATC unit that the aircraft is operating on a replacement flight plan if any doubt exists regarding the route to be flown.

1.10.3.3 Přeletová povolení

1.10.3.3.1 Pro provozovatele, kteří obdrželi povolení k pravidelnému přeletu českého vzdušného prostoru, na který byl podán RPL nebo FPL a kteří zamýšlejí přeletět český vzdušný prostor na základě letového plánu nahrazujícího předcházející FPL, který byl předložen v souladu s ust. 2, zůstává toto povolení platné rovněž pro novou zamýšlenou trať.

1.10.3.3.2 Od provozovatelů, kteří neobdrželi povolení k pravidelnému přeletu českého vzdušného prostoru a jejichž lety podle původního RPL/FPL neměly vstoupit do českého vzdušného prostoru, ale zamýšlejí tak učinit, se vyžaduje předložení FPL.

1.10.3.3.3 Pro nepravidelné lety, které podle původního FPL neměly vstoupit do českého vzdušného prostoru, ale zamýšlejí tak učinit, se vyžaduje předložení FPL. Pro mezlnárodní VFR lety letadel všeobecného letectví na české vnitrostátní letiště (pouze publikované v AIP ČR) je nutné si předem vyžádat povolení odboru civilního letectví Ministerstva dopravy, viz GEN 1.2.1.3.

1.10.3.3.4 Provozovatelé všeobecného letectví neuvedení v ICAO DOC 8585 zamýšlející proletět českým vzdušným prostorem jsou žádáni, aby v poli 18 FPL pod zkratkou OPR uváděli název/jméno provozovatele a jeho poštovní adresu.

1.10.3.3 Overflight Authorization

1.10.3.3.1 For operators, who have obtained scheduled over-flight authorization for Czech airspace by operating on an RPL or by the timely submission of an individual FPL, and who intend to overfly Czech airspace also on their replacement flight plan, submitted in accordance with the procedure described in para 2, this overflight authorization remains valid also for the intended new routing.

1.10.3.3.2 Operators, who have not obtained scheduled overflight authorization for Czech airspace and their flight according to their original RPL/FPL would not have entered Czech airspace but intend to do so, are required to file a FPL.

1.10.3.3.3 Non-scheduled flights, that according to their original FPL would not have entered Czech airspace, but intend to do so,are required to file a FPL. For international VFR flights of general aviation aircraft to Czech domestic airports (published by AIP C.R. only) a request for the permission must be submitted to Civil Aviation Department of the Ministry of Transport, see GEN 1.2.1.3.

1.10.3.3.4 General aviation operators not listed in ICAO DOC 8585 intending to overfly Czech airspace are requested to fill their name/name and postal address in field 18 of the FPL under abbreviation OPR.

1.10.4 PŘEDKLÁDÁNÍ STÁLÝCH LETOVÝCH PLÁNŮ (RPL) SYSTÉMU NMOC - EUROCONTROL BRUSEL

1.10.4.1 ÚVOD

1.10.4.1.1 Stálé letové plány předkládané pro lety uvnitř IFPS - Zone budou předkládány výhradně organizaci EUROCONTROL NMOC Brusel.

1.10.4.1.2 Stálé letové plány předkládané pro lety prováděné z části vně IFP Zone musí být předloženy souběžně organizaci EUROCONTROL a národním administracím těch států ležícím mimo IFPS - Zone. V souladu se stanovenými postupy (viz 1.10.4.5.2) je výše uvedený postup aplikovatelný pouze za předpokladu, že příslušné státy mimo IFPS Zone souhlasily s použitím RPL ve svém vzdušném prostoru.

1.10.4.1.3 Zvýšená pozornost musí být věnována faktu, že Shanwick (EGGX) a Santa Maria (LPPO) OACC nejsou součástí IFPS - Zone.

1.10.4.2 TYPY PŘEDLOŽENÍ

1.10.4.2.1 Sestavy RPL mohou být předloženy ve formě "NOVÁ SESTAVA" (New List) nebo "REVIDOVANÁ SESTAVA" (Revided List).

1.10.4.2.2 NOVÁ SESTAVA (NLST) může obsahovat pouze nové informace. Typickým příkladem je předložení sestav RPL před letní nebo zimní sezónou.

1.10.4.2.3 REVIDOVANÁ SESTAVA (RLST) může obsahovat pouze revidované informace měnící obsah dříve předložené Nové Sestavy. Tyto revidované nebo doplňkové

1.10.4 SUBMISSION OF REPETITIVE FLIGHT PLAN (RPL) DATA TO EUROCONTROL NMOC - BRUSSELS

1.10.4.1 INTRODUCTION

1.10.4.1.1 RPLs, for flights within the IFPS Zone shall be filed solely with EUROCONTROL at the NMOC Brussels.

1.10.4.1.2 RPLs for flights affecting the IFPS Zone but which have a route portion outside the Zone shall continue to be submitted in parallel to EUROCONTROL and to the National Authorities of those external States in accordance with existing procedures (see paragraph 1.10.4.5.2). It should be noted in particular that ALL affected National Administrations outside the Zone which are on the route of the flights MUST have agreed to the use of RPLs.

1.10.4.1.3 Attention is drawn to the fact that the Shanwick (EGGX) and Santa Maria (LPPO) OACCs are NOT within the IFPS Zone.

1.10.4.2 TYPES OF SUBMISSION

1.10.4.2.1 RPL data submission may be in the form of a New List or a Revised List.

1.10.4.2.2 A New List (NLST) is a submission that contains only new information (typically the start of a new Winter or Summer period).

1.10.4.2.3 A Revised List (RLST) is a submission that contains revised information to a previously submitted list. This revised or amended information could be a combination

informace mohou být následující: změny jednotlivých letových plánů zrušení nebo přidání jednotlivých letových plánů do sestavy.

of any of the following: changes, cancellations or additional new flights.

1.10.4.3 ČASOVÁ KRITÉRIA PRO PŘEDLOŽENÍ SESTAV STÁLÝCH LETOVÝCH PLÁNŮ

1.10.4.3.1 Nová sestava RPL musí být předložena tak, aby byla přijata v EUROCONTROL minimálně 14 dní před prvním zamýšleným letem.

1.10.4.3.2 Revidovaná sestava musí být předložena tak, aby:

a) byla přijata v EUROCONTROL minimálně 7 pracovních dnů (viz ust.1.10.4.6.2) před prvním letem ovlivněným údaji v revidované sestavě,

b) současně musí časový úsek sedmi pracovních dní mezi příjmem sestavy a prvním letem obsahovat dva pondělky.

1.10.4.3 RPL SUBMISSION CRITERIA

1.10.4.3.1 An NLST must be received by EUROCONTROL with a minimum of 14 days before the intended first flight.

1.10.4.3.2 An RLST must be received by EUROCONTROL such that:

a) there is a minimum of 7 working days (see1.10.4.6.2 below) between reception of the file by EUROCONTROL and the activation of the first flight affected by the amendment, and

b) there must be two Mondays between reception of the file and activation of the first flight affected by the amendment.

1.10.4.4 POSTUPY PRO PŘEDLOŽENÍ RPL

1.10.4.4.1 RPL mohou být předloženy v některém z následujících formátů:

- IFPS RPL formát (bývalý DBO/DBE) na disketách, prostřednictvím SITATEX nebo elektronickým předáním souboru,
- ICAO formát v tištěné podobě podle L 4444.

1.10.4.4.2 Podrobně je IFPS formát popsán v “Network Operations Handbook” část “IFPS User Manual”. Jeho výtisky je možno získat z knihovny EUROCONTROLu .

1.10.4.4.3 Příjem sestav RPL bude předkladateli potvrzen prostřednictvím sítě SITA nebo faxem podle vhodnosti.

1.10.4.4.4 Jestliže předkladatel neobdrží potvrzení příjmu během dvou pracovních dní od předložení sestav RPL, musí z vlastní iniciativy kontaktovat kancelář RPL za účelem potvrzení příjmu sestav.

1.10.4.4.5 Po potvrzení příjmu sestav v termínu budou tyto zpracovány. RPL tým kontaktuje předkladatele pouze v případě nejasností termínu platnosti nebo v popisu trati jednotlivých letů. Z toho vyplývá, že nenásledují-li ze strany EUROCONTROL žádné dotazy, může předkladatel považovat své sestavy RPL za úspěšně zpracované.

1.10.4.4.6 Jakékoliv změny v adresách nebo kontaktních telefonních číslech dopravce (například změna kontaktního čísla nebo adresy pracoviště, kde lze získat údaje doplňku letového plánu - pole 19) musí být neprodleně oznámeny kanceláři RPL.

1.10.4.4.7 EUROCONTROL je schopen akceptovat RPL předložená na více než jednu sezónu za předpokladu, že předložená data budou reflektovat změnu zimního a letního času.

1.10.4.4 RPL SUBMISSION PROCEDURE

1.10.4.4.1 RPLs may be submitted in any of the following formats:

- IFPS RPL format (former DBO/DBE format) - via diskette, SITATEX or electronic file transfer. (method of electronic file transfer shall be agreed between Aircraft Operator and EUROCONTROL, NMOC),
- ICAO format (hard copy) - on paper (ICAO Doc 4444).

1.10.4.4.2 Details of IFPS RPL format may be found in the IFPS User Manual section of the Network Operations Handbook. Copies can be obtained from the EUROCONTROL Library.

1.10.4.4.3 On receipt of an RPL file, EUROCONTROL will send an acknowledgement of receipt by SITA or fax as appropriate.

1.10.4.4.4 If no acknowledgement is received from EUROCONTROL within 2 working days of dispatch, the originator must contact the RPL Team to confirm that the file has been received.

1.10.4.4.5 Following the acknowledgement the RPL Team will process the file and will contact the originator again only if there are any problems, such as the route or validity periods. It follows, therefore, that if no subsequent query is initiated by EUROCONTROL, the originator can assume that the file has been successfully processed into the RPL database.

1.10.4.4.6 Any change to the address or contact number of the Aircraft Operator (for example, a change of contact number/address for obtaining supplementary information) must be advised to the RPL Team immediately.

1.10.4.4.7 EUROCONTROL is able to accept RPL data which covers more than one Winter/Summer period but Originators must ensure that any such data is amended to reflect any changes of the clock (i.e. to reflect Summer/Winter time).

1.10.4.5 SPECIFICKÉ POŽADAVKY

1.10.4.5.1 Základní pravidla pro předkládání stálých letových plánů jsou uvedena v ICAO dokumentech Doc 4444 a Doc 7030. Následující odstavce specifikují rozdíly mezi ICAO Standardy a požadavky EUROCONTROL, které umožňují pružnější přístup v rámci základních pravidel. Všechny podrobnosti jsou uvedeny v “Network Operations Handbook” část “IFPS User Manual”.

1.10.4.5.2 RPL musí být předložena pro celý let od letiště vzletu do letiště přistání. Musí být tedy předložena pro celou trať. Není povoleno předložit RPL pro jednu část letu a FPL pro druhou. Použití RPL je povoleno pouze za předpokladu, že všechna střediska na trati zamýšleného letu souhlasila s použitím RPL. Všechny státy uvnitř IFPS Zone používají RPL. Je odpovědností provozovatele zajistit adresaci a koordinaci RPL předložených pro let částečně mimo IFPS Zone se středisky ležícími vně IFPS Zone.

1.10.4.5.3 Pro účely EUROCONTROL musí Revidovaná Sestava (RLST) obsahovat pouze změny, zrušení a dodatky (to znamená údaje označené “-” a “+”) Údaje o nezměněných letech nejsou požadovány.

1.10.4.5.4 Údaje označené “-” musí předcházet údaje označené “+”.

1.10.4.5.5 V případech zrušení nebo změny musí být údaje označené “-” přesnou kopií původních údajů označených “+”, aby zrušení nebo změna mohly být provedeny.

1.10.4.5.6 Nové a Revidované sestavy RPL musí obsahovat pořadová čísla, aby bylo umožněno jejich vložení do databáze stálých letových plánů ve správném pořadí. Pořadové číslo rovněž umožní další kontrolu kompletností přijatých sestav. První Nová Sestava (NLST) předložená pro danou sezónu bude označena pořadovým číslem 001 a všechny následují bez ohledu na to, zda se jedná o NLST nebo RLST budou označeny vyššími pořadovými čísly.

1.10.4.5.7 Pořadové číslo sestavy RPL bude uvedeno na řádce “0” (údaje o odesílateli) počínaje znakem 37 v případě předložení na disketách, nebo v poli “E” v případě předložení v tištěné podobě v ICAO formátu.

1.10.4.5.8 Pozastavení platnosti předloženého RPL na definovaný časový úsek se provádí zasláním informací uvedených v odstavci 1.10.4.7. Pozastavení platnosti není možné na časový úsek kratší než 3 dny. V těchto případech je nutno zaslat do IFPS individuální zprávu o zrušení (CNL) v den konání zrušeného letu. Tímto postupem se zabrání plýtvání kapacitou na základě existence letových plánů, které nebudou nikdy aktivovány v databázích NMOC a ATC.

1.10.4.5.9 Zrušení jednotlivého letu, na nějž bylo předloženo RPL, se provádí zasláním zprávy CNL. Zpráva musí být adresována oběma pracovištím IFPS (IFPU 1 - EUCHZMFP a IFPU 2 - EUCBZMFP, popřípadě SITA adresy BRUEP7X a PAREP67X). Dále musí být zpráva adresována službenám mimo IFPS Zone, kterým bylo adresováno RPL. Zpráva CNL nesmí být zaslána dříve než 20 hodin před

1.10.4.5 SPECIFIC EUROCONTROL REQUIREMENTS FOR RPL OPERATIONS

1.10.4.5.1 The basic principles for the submission of Repetitive Flight Plans are contained in ICAO Docs 4444 and 7030. The following paragraphs detail the differences between the ICAO Standard and the EUROCONTROL requirement, which permits a more flexible approach within the basic rules. Full details are contained in the IFPS User Manual section of the Network Operations Handbook.

1.10.4.5.2 RPLs shall cover the entire flight from the departure aerodrome to the destination aerodrome. Therefore, an RPL shall be submitted by the flight plan originator for its entire route. A mixture of both RPL and FPL message shall not be permitted. RPL procedures shall be applied only when all ATS authorities concerned with the flight have agreed to accept RPLs. In this respect, all States of the IFPS zone accept RPLs. It is the responsibility of the aircraft operator to ensure that RPLs for flights which are partly outside the zone are properly co-ordinated and addressed to the relevant external ATS authorities.

1.10.4.5.3 For EUROCONTROL purposes an RLST may be submitted which contains only changes, cancellations and additions (i.e. “-” and “+”). Details of unchanged flights (i.e. “blanks”) are not required.

1.10.4.5.4 The “-” must come before the “+”.

1.10.4.5.5 For a cancellation or change, the “-” must be an exact duplicate of the original “+” that it is to cancel, in order for it to be accepted by the RPL processing system.

1.10.4.5.6 The NLSTs and RLSTs are to be numbered sequentially as this enables EUROCONTROL to ensure that the lists are entered into the RPL database in the correct order. It also provides a double check for possible missing submissions. The first NLST of the season should be numbered 001 and each following list, regardless of whether it is an NLST or RLST, is to be numbered sequentially.

1.10.4.5.7 The numbering of the RPL submissions is done on line “0” (sender record) starting at character 37 of the diskette file and in field “E” of an ICAO hard copy file (on paper).

1.10.4.5.8 To suspend an RPL the originator should send the information in the format shown in para 1.10.4.7. However, originators should note that flights cannot be suspended for less than 3 days. If the suspension is for less than 3 days, individual daily cancellation messages must be sent by the originator to the IFPS in order not to waste ATC capacity by leaving “ghost” flights in the NMOC and ATC databases.

1.10.4.5.9 To cancel an RPL for a specific day, the originator shall send a CNL message. CNL message must be addressed to both IFPS units (EUCHZMFP and EUCBZMFP or BRUEP7X and PAREP7X). Furthermore, CNL message must be addressed to all external units outside IFPS zone, which was addressed RPL. CNL message must not be sent earlier than 20 hours before EOBT. Same rule applies to the

EOBT. Totéž pravidlo se vztahuje na zprávy CHG, DLA. V čase EOBT - 20 hodin je RPL přesunováno do IFPS a stává se FPL.

1.10.4.5.10 Obnovení platnosti RPL po jeho pozastavení na údobí, které nebylo definováno, se provádí zasláním instrukcí ve formátu uvedeném v odstavci 1.10.4.8.

1.10.4.5.11 Všechny postupy specifikované v ust. 1.10.4.5.3, 1.10.4.5.5, 1.10.4.5.6, 1.10.4.5.7, 1.10.4.5.8, 1.10.4.5.9, 1.10.4.5.10 nejsou aplikovatelné pro část trati ležící mimo IFPS Zone.

1.10.4.6 VŠEOBECNÉ INFORMACE

1.10.4.6.1 Problematikou RPL se zabývá uvnitř EUROCONTROL určený RPL Team.

1.10.4.6.2 Pracovní doba je od pondělí do pátku od 0800 do 1715 středoevropského času, včetně svátků s výjimkou 25. prosince. Při předkládání RPL je nutno vzít v úvahu shora uvedenou pracovní dobu.

1.10.4.6.3 Sestavy RPL mohou být zaslány některým z následujících způsobů:
POŠTOU:
EUROCONTROL NMOC
FDO/RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B - 1130 Brussels
BELGIUM

SITATEX BRUER7X
FAX + 32 3 729 9042

1.10.4.6.4 Telefonický kontakt na RPL Team:
+ 32 2 729 9847
+ 32 2 729 9861
+ 32 2 729 9866

1.10.4.6.5 Použití tištěné formy se nedoporučuje. Použitím disket, SITATEXu nebo elektronickým zasláním sestav se vylučuje možnost chyb vzniklých při přepisování údajů z tištěného formátu.

1.10.4.6.6 Aby se dopravcům usnadnilo předkládání RPL prostřednictvím disket, byl v EUROCONTROL vypracován program pro Windows 3.1 nebo Windows 95 umožňující produkci v ICAO nebo IFPS RPL formátu. Tento program pro PC je k dispozici zdarma na adrese EUROCONTROL NMOC, User Requirement Section a dále podle ust.1.10.4.6.4.

change (CHG) or delay (DLA) message. At the time 20 hours before EOBT the RPL is moved to the IFPS and RPL becomes FPL.

1.10.4.5.10 To recover any RPL which has been suspended for an undefined period, the originator must send the instruction in the format shown in para 1.10.4.8.

1.10.4.5.11 It is emphasised that the requirements specified in paragraphs 1.10.4.5.3, 1.10.4.5.5, 1.10.4.5.6, 1.10.4.5.7, 1.10.4.5.8, 1.10.4.5.9, 1.10.4.5.10 are not applicable to route portions outside the IFPS Zone.

1.10.4.6 GENERAL INFORMATION

1.10.4.6.1 RPL data at EUROCONTROL is handled by a dedicated section known as the RPL Team.

1.10.4.6.2 The RPL Team working day is from 0800 to 1715 (Central European Time) Monday to Friday, including Public Holidays but excluding 25 December. Originators of RPL data should take these operating hours into account when submitting RPL data to EUROCONTROL.

1.10.4.6.3 RPL data files may be sent to EUROCONTROL by any of the following means of communication:
POSTAL ADDRESS:
EUROCONTROL NMOC
FDO/RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B - 1130 Brussels
BELGIUM

SITATEX BRUER7X
FAX + 32 3 729 9042

1.10.4.6.4 The RPL Team may be contacted by telephone on:
+ 32 2 729 9847
+ 32 2 729 9861
+ 32 2 729 9866

1.10.4.6.5 The use of hard copy via post is discouraged. Submission via diskette, SITATEX or electronic file transfer removes the chance of an RPL operator making any typographical errors when copying the data from the hard copy into the IFPS RPL system.

1.10.4.6.6 In order to assist Aircraft Operators in submitting RPL programs via diskette, EUROCONTROL has developed a PC based program which runs under Windows 3.1/ Windows 95 and which has been designed to enable RPL files to be output in ICAO format or IFPS RPL format. The PC based program is available free of charge from EUROCONTROL NMOC, User Requirements Section at the address given in paragraph 1.10.4.6.4 above.

1.10.4.7 Pozastavení platnosti RPL

1.10.4.7.1 Za účelem pozastavení platnosti RPL musí předkladatel zaslat do EUROCONTROL RPL Team prostřednictvím SITA nebo Faxu zprávu obsahující následující informace:

1.10.4.7 Suspension of RPLs

1.10.4.7.1 To suspend an RPL/s the RPL Originator must send by SITA, FAX a letter to the EUROCONTROL RPL Office with an instruction which contains the following information:

Please suspend the following flights with effect from ddmm until ddmm.
AIRCRAFT-ID VAL-FROM VAL-UNTIL DAYS-OF-OPERATION ADEP EOBT ADES

Poznámka:

a) Platnost RPL nemůže být pozastavena na období kratší než 3 dny.

b) Zpráva o pozastavení platnosti RPL musí být obdržena nejméně 48 hodin před EOBT prvního pozastaveného letu. Nelze-li tento parametr dodržet musí být zaslána zpráva CNL.

c) Není-li uvedena informace “UNTIL” musí být v případě obnovení platnosti RPL zaslána “Recovery Message”.

1.10.4.7.2 Zpráva “RSUS” je ADEXP zpráva totožná s výše uvedeným. Tato zpráva zatím nebyla implementována a nebude používána. Předkladatelé použijí postup popsaný v 1.10.4.7.1.

Note:

a) Flights can not be suspended for periods of less than 3 days.

b) A suspension message shall be received not less than 48 hrs before the EOBT of the earliest affected flight/s. When sufficient notice cannot be given, individual CNL messages must be filed.

c) If the “UNTIL” is not filled in, then a Recovery message will have to be sent in order to re-instate the flights.

1.10.4.7.2 The RSUS message is an ADEXP message which has not been implemented in the RPL system. This message shall not be used. Originators should use the media and layout described in 1.10.4.7.1 above.

1.10.4.8 Obnovení platnosti RPL

1.10.4.8.1 Za účelem obnovení platnosti RPL pozastaveného podle 1.10.4.7.1 musí předkladatel zaslat do EUROCONTROL RPL Team prostřednictvím SITA nebo FAXu zprávu obsahující následující informace:

1.10.4.8 Recovery of RPLs

1.10.4.8.1 To recover an RPL/s, the RPL Originator must send by SITA, FAX a letter to the EUROCONTROL RPL Office with an instruction which contains the following information:

Please recover the following flights with effect from ddmm.
AIRCRAFT-ID VAL-FROM VAL-UNTIL DAYS-OF-OPERATION ADEP EOBT ADES

Poznámka: Zpráva obnovující platnost pozastaveného RPL musí být v EUROCONTROL přijata nejméně 48 hodin před EOBT prvního letu, jehož platnost je obnovována není-li možno tento časový parametr dodržet musí být pro daný let.

1.10.4.8.2 Zpráva “RREC” je ADEXP zpráva totožná s výše uvedeným. Tato zpráva zatím nebyla implementována a nebude používána. Předkladatelé použijí postup popsaný v 1.10.4.8.1.

Note: A recovery message shall be received not less than 48 hrs. before the EOBT of the earliest affected flight/s. When sufficient notice cannot be given, individual FPL messages must be filed.

1.10.4.8.2 The RREC message is an ADEXP message which has not been implemented in the RPL system. This message shall not be used. Originators should use the media and layout described in 1.10.4.8.1 above.